

Saab 9-3X Concept 2002

NEVS-brevet **lördag 25 maj**
Föregående **fredag 24 maj**

1. Teslas pengar räcker bara i 10 månader

2. Elbilen Volkswagen ID 3 – är den bättre än nya Golf 8?

3. Volkswagen förklarar fördelarna med 48V-lätthybridtekniken

4. Här är interiören hos nya Volkswagen Golf

5. BMW M5 Edition 35 Jahre – exklusivitet i 350 exemplar

6. BMW Alpina B5 Biturbo Touring – tre snabba från provkörningen

7. Nya Ford Focus ST Kombi – kraftfull och rymlig

8. Rolls-Royce har tagit fram en champagne-kista

9.Grattis Suburban!

SVENSKA DAGBLADET

1. Musk: Teslas pengar räcker bara i 10 månader

Patricia Hedelius, uppdaterad 2019-05-18 08.43, publicerad 2019-05-18 08.27

Elon Musk fick se Teslas aktie rasa i fredagshandeln sedan amerikanska myndigheter konstaterat att elbiltillverkarens autopilotsystem var på vid en fatalkrasch av en Teslas model 3 tidigare i år. Samtidigt läckte ett internt mejl där Tesla-anställda uppmanas att spara kostnader vilket utökade kursraset.



Teslas grundare och vd, Elon Musk.

Pengarna räcker mindre än ett år. I torsdags gick det ut ett internt mejl där Teslas grundare och vd, Elon Musk, varnade för att den senaste kapitalinjektionen på motsvarande 20 miljarder kronor skulle räcka för att hålla verksamheten igång enbart i tio månader, ifall kostnadsnivån förblir lika hög som under årets första kvartal. Det rapporterade bland annat CNBC som tagit del av mejlet och publicerade det i fredags. Vd:n kräver nu att de anställda ska ta till ”stenhårda” åtgärder för att dra ned på kostnaderna. Elon Musk lovar även att själv ta till extrema åtgärder för att hålla nere kostnaderna, och varje utgift kommer granskas och godkännas av bolagets finanschef enligt mejlet.

”Det är viktigt att vara medveten om att vi förlorat 700 miljoner dollar (7 miljarder kronor, reds anm) i första kvartalet vilket är mer än 200 miljoner dollar (2 miljarder kronor per månad, reds anm)”, skriver Musk.

Teslas aktie var redan ned i fredagshandeln när uppgifterna om Teslas pressade ekonomiska situation avslöjades. Tidigare under fredagen hade amerikanska myndigheter presenterat sin preliminära rapport om olyckan i Florida i mars, där en förare i Tesla model 3 dog efter att ha kört in i en lastbil. Det automatiserade körsystemet (ADAS) i Teslan var i bruk vid tidpunkten för kraschen men reagerade inte enligt National Transportation Safety Boards preliminära rapport. Olyckan i mars var den tredje kända där federala utredare kunde konstatera att autopiloten varit påkopplad.

– Mjukvara till autopiloten har mycket höga marginaler vilket gör systemet kritiskt för Teslas mål när det gäller bolagets totala lönsamhet, säger Edward Niedermeyer som arbetar med en bok om Tesla till CNBC.

De senaste veckorna har Elon Musk upprepat att bolaget ska ta upp konkurrensen med självkörande bilar – inte bara med andra elbilstillverkare utan också med självkörande taxi och därmed utmana både Uber och Lyft. Teslas aktie slutade ordentligt ned med drygt 7 procent.

2. Elbilen Volkswagen ID 3 – är den bättre än nya Golf 8?

Av Jens Dralle, Publicerad 2019-05-17, 10:10, uppdaterad 2019-05-17, 16:38

VW:s två viktigaste nyheter har premiär i höst. Vi avslöjar starka och svaga sidor för storsäljaren som ska bli koncernens ekonomiska draglok fram till elbilarna tar över.



Kommer den eller kommer den inte? Det handlar om generation åtta av VW Golf.
Den skulle först ha haft världspremiär på IAA i Frankfurt i mitten av september i år. Sedan skulle den inte det eftersom VW kom på att de ville ge elbilen ID 3 all uppmärksamhet. Därmed riskerade nya Golf inte bara en senare världspremiär utan också en försenad marknadsstart. Hette det.
Faktum är att det kommer att ske en riktig tillställning i oktober i Wolfsburg – där Golf rullat av banden sedan 1974 – för att fira nykomlingen i sin åttonde generation.
Det senaste budet från märkeschefen Jürgen Stackmann är att nya Golf kommer ut i handeln i slutet av februari nästa år, dock inte i alla utrustningsversioner eller med alla motoralternativ.
Det är inget ovanligt eftersom man sedan många år startar produktionen av en ny bil med ett begränsat antal varianter. Det beror på att man vill ha en enkel logistik och minska felkvoten. De viktigaste kundönskemålen får högst prioritet.
I den här artikeln berättar vi om alla nyheterna i åttonde generationen Volkswagen Golf.
Vi redovisar också allt vi vet om nya elbilen ID 3 – vilket är ganska mycket vid det här laget. Ska du köpa elbil eller Golf? Svaret får du i den här artikeln.



ID-stil: kort framände, små överhäng och många rundningar, lång som en Golf.

För nya Golf betyder det att de hos den nuvarande modellen efterfrågade 1,0 TSI- och 1,6 TDI-versionerna (båda på 115 hk) finns från start tillsammans med 2,0-liters TDI:n och 1,5 TSI på 130 och 150 hk. De sistnämnda kommer även som lätthybrider med remstartsgenerator och det möjliggör att förbränningsmotorn kan stängas av i körsituationer med liten belastning.

Men det kommer mer. Vid sidan av 130 hk-varianten finns också den trecylindriga TSI:n med samma teknik tidigt 2020 vilket ska sänka förbrukningen med cirka 0,3 l/100 km i genomsnitt.

Likaså i pipeline: en 160 hk stark fyrcylindrig fordonsgasversionen TGI. I utbudet kommer även laddhybriden GTE att ingå med cirka 50 km elektrisk räckvidd. Den kommer i mitten av nästa år.

Osäkert är det däremot med mildhybriden med en elmotor på bakaxeln. Definitivt säkrare blir det med prestanda-Golfarna. Naturligtvis kommer en ny GTI men än så länge bara med ett effektalternativ på runt 260 hk.



Kupén i ID 3 ger ett luftigt intryck med bra utrymmen för både förare och passagerare och det beror inte bara på kameraoptiken.



I baksätet erbjuder I.D.3 tillräcklig benplats, även när förarstolen är inställd för en lång person.

Dessutom Golf TCR som lånar sitt namn från "Touring Car Racing" (där VW Golf är framgångsrik) och som etablerat sig i modellprogrammet. Absolut toppmodell är Golf R med fyrhjulsdrift och cirka 310 hk.

Låter det här som evolution har du rätt. Revolutionen för Golf sker på annan plats. Inte ifråga om design. Förvänta dig inte några svimningsframkallande ändringar. Golf ska förbli en Golf – det förväntar sig kunderna. Även storleksökningen håller sig inom snäva gränser då Golf ofta säljs tack vare att den är så utrymmeseffektiv i förhållande till sina yttermått.

Den som i 4,30-metersklassen önskar sig ett annat formspråk och en något luftigare kupékänsla bör ägna en del tid åt att studera ID 3.

Ett litet påpekande. Volkswagens ofta upprepade mantra: ID 3 kommer att kosta som en välutrustad Golf Diesel, i varje fall under 30.000 euro. Det innebär mest troligt 29.990 euro – galghumor kan vara roligt ibland.

Denna basversion kommer inte att vara tillgänglig vid säljstarten i maj 2020. För att hålla produktionsstarten så fri från komplikationer som möjligt erbjuder VW en "tidigbeställarversion". Den får kraften från ett batteri på 62 kWh som ger en möjlig räckvidd på cirka 400 km (senare kommer 48 kWh och 82 kWh). Målet är laddeffekten 125 kW som med pulser ska kunna förkorta laddtiden med en halvtimme.



Elmotorn i ID 3 sitter bak. Bakhjulsdrift och motorn bak,
alltså, en nostalgisk blinkning till luftkylda Bubblan.

Vare sig det sitter en 170- eller 204-hästars elmotor där bak går ID 3 smidigt och säkert och erbjuder god fjädringskomfort trots biffiga 20-tumshjul (tillval, 18 tum är standard). Då var ändå prototypen vi körde fortfarande några arbetsintensiva timmar bort från en färdig serieversion. På "att göra-listan" fanns bland annat ESP-avstämningen.

"Det är första gången vi måste applicera stabilitetssystem på en bil med motorn bak," säger utvecklingschefen Frank Welsch. Vi använder alla erfarenheter som vi redan uppnått med Golf och de ligger på en hög nivå.

Men hur var det nu med det där om revolution och Golf?

Nyckelorden är "full uppkoppling". Redan vid säljstarten ska kunden ha möjligheten att via en app så att säga ta med sig "sin" Golf överallt. Till exempel till en hyrbil som via appen överför alla ens personliga inställningar.

Fler nyheter: "Bil-till-X-kommunikation". Golfarna ska inte bara kunna dela meddelanden om trafiksituationen med varandra utan även utnyttja externa data. Till exempel ska infotainment kunna varna för annalkande räddningsfordon, som visserligen också måste vara utrustade med systemet. Men det finns inte med från början.



Trogen sitt ursprung: nya Golf VIII innebär ingen designmässig revolution.



Den gasdrivna TSI-motorn.

När det gäller ID vill VW ta ett större kliv. Vid sidan av uppdateringar, inte bara för infotainment utan även för bilens mjukvaror, ska det bli möjligt att per app lägga till olika funktioner. Det ska komma på Golf också men senare.

Eftersom alla fordon måste ha en frontradar på grund av krocknormerna kommer man även att via app kunna köpa till en farthållare med automatisk avståndshållning. Det gäller även för de som köper en begagnad Golf VIII i framtiden. Bakåtsiktkamera är standard men inte funktionen. Den kommer att kunna kopplas in med appen.

Alltmer hårdvara gömmer sig alltså i varje ny bil. Den som vill utnyttja dem betalar extra – nu eller senare. Det minskar produktionskomplexiteten.

Men för såväl Golf VIII som ID 3 måste bilarna vara anknutna till en så kallad back-end, en knäckfråga för utvecklarna. Löser de alla problem med det kan kunderna glädja sig över fler funktioner och VW-koncernen över rejält minskade kostnader.



Viktigare är drivsystemet med drivremsgenerator, alltså en lätthybrid.

För närvarande sitter det 70 olika styrenheter i en Golf. Med den nya elektroniska arkitekturen E3 minskar antalet genom flera centraldatorer och bara några externa styrenheter.

Speciellt Golf VIII kommer att tjäna på den lägre elektronikkomplexiteten, men integreringen av ett flertal tilläggsutrustningar i Can-Busmiljön går lite knackigt och kan beställas först senare. Men det hjälps inte – genomförandet måste ske, för allt sedan Herbert Diess tog över som styrelseordförande har han kämpat mot den låga lönsamheten för Golf.

Hur ser det ut för ID 3 då? I startfasen för modellfamiljen baserad på den elektroniska modularkitekturen (MEB) räknar koncernens ekonomer med en förlust på drygt 30.000 kronor per fordon. Runt 2025 ska det vända. Då ska MEB-bilarna kunna bli lönsammare än konventionella modeller – men först då. Alltså måste Golf komma snabbt och åter bli framgångsrik – och lönsam.



[Prov: Volkswagen ID Neo – blir elbilen Sveriges nya elskling?]

3. Volkswagen förklarar fördelarna med 48V-lätthybridtekniken

Av Pär Brandt

Publicerad 2019-05-17, 16:28

Mycket bränsle går att spara och lätthybriderna blir standard hos Volkswagen. Här är alla fakta om tekniken.



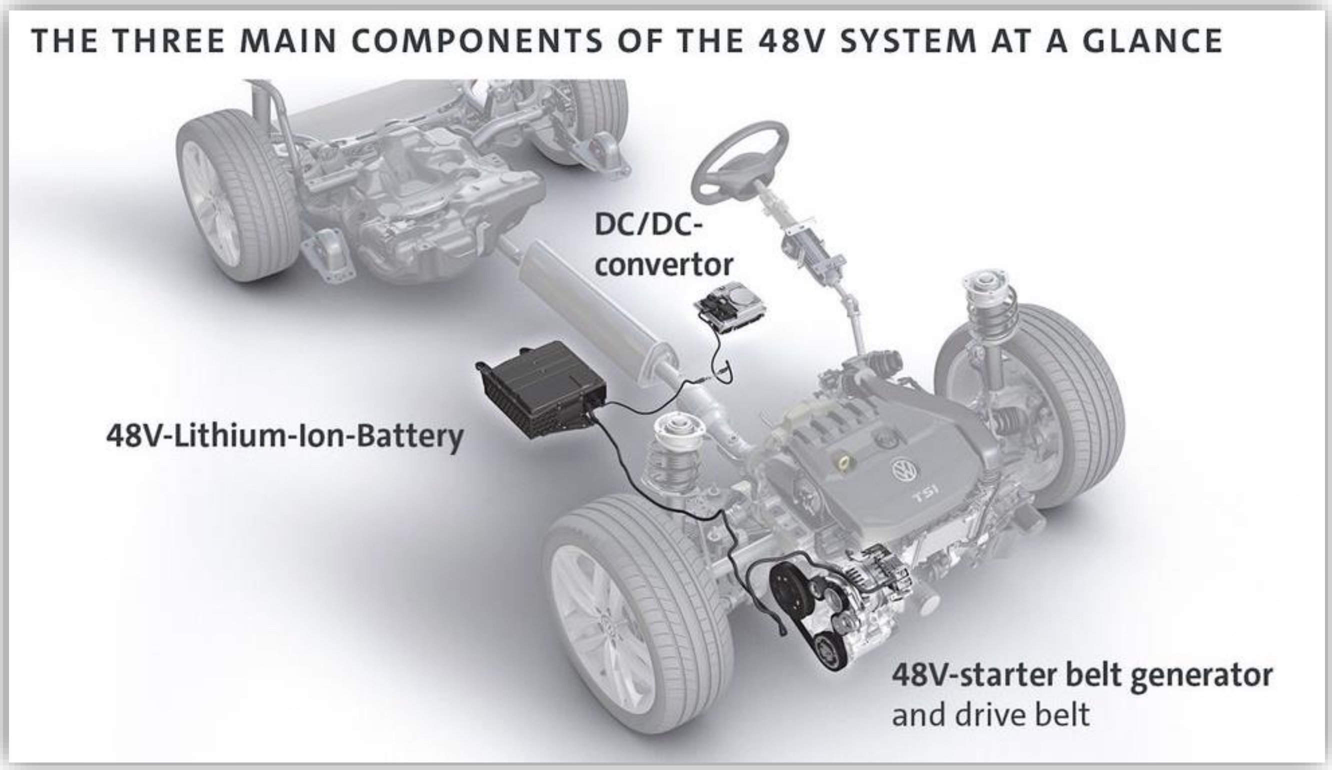
Här sitter BSG-enheten i Volkswagens nya 48V-system för att skapa en kostnadseffektiv lätthybrid.

EU ställer tuffa krav på CO2-utsläppen och nästa steg införs 2020. Då ska varje biltillverkare har ett snitt på högst 95 g/km. De nivåerna går inte att nå utan elektrifiering.

En väldigt kostnadseffektiv metod att spara bränsle är med lätthybrider, som kan utformas på olika sätt. Volkswagen har valt en lösning med en så kallad BSG-enhet (Belt-Driven Starter Genertor). Enheten fungerar både som startmotor, elmotor och generator.

Spänningsnivån är 48 volt, vilket alltså är fyra gånger mer än de 12 volt som är standard på de flesta bilar. Fördelarna med att gå upp i spänning är flera, framför allt att det går att få ut mer effekt utan att dimensionera större. Som ni ser i länkarna längre ner på sidan är det allt fler biltillverkare som börjar använda 48V-system, sannolikt något av en standard en bit in i nästa decennium.

Att ligga under 50 volt är en fördel då det i många länder betraktas som "lågspänning" och inte är omgärdat av så många säkerhetskrav. Laddhybrider och elbilar brukar ha en spänningsnivå runt 400 volt och Koenigsegg Regera och (snart) Porsche Taycan höjer nivån till 800 volt.



Här ser vi huvudkomponenterna i Volkswagens lätthybridsystem.
DC/DC-konverterna behövs för att "växla ner" spänningen från 48 till 12 volt.

Volkswagens BSG-enhet är kopplad till motorns vevaxel med en rem. Det ger en mjukare överföring med mindre vibrationer och inget mekaniskt ljud, jämfört med en vanlig startmotor som använder kugghjul. I det här fallet har dock Volkswagen valt att behålla den traditionella startmotorn, men den används bara vid kallstart.

Volkswagen är ännu så länge hemlighetsfulla med vilken effekt som BSG-enheten kan driva med och generera bromsenergi. Audi använder ett liknande system (BAS) där man har två nivåer på 48-voltsystemen, antingen 8 eller 12 kW.

BSG-enheten kan regenerera upp till 40 procent av bromsenergin, uppger Volkswagen. Men vid en mjuk inbromsning borde procentsiffran vara högre.

Bromsenergin lagras i ett 48 volt litiumjon-batteri, som är placerat under passagerarstolen. Batterikapaciteten får vi inte reda på men Audis motsvarighet är på 10 Ah.

Eftersom BSG-enheten har ett så mjukt ingrepp ger det större frihet att stänga av och slå på motorn. Systemet är inställt för att slå av motorn så fort föraren lyfter upp gaspedalen helt. Och när motorn är avslagen förbrukar den förstås inget bränsle.

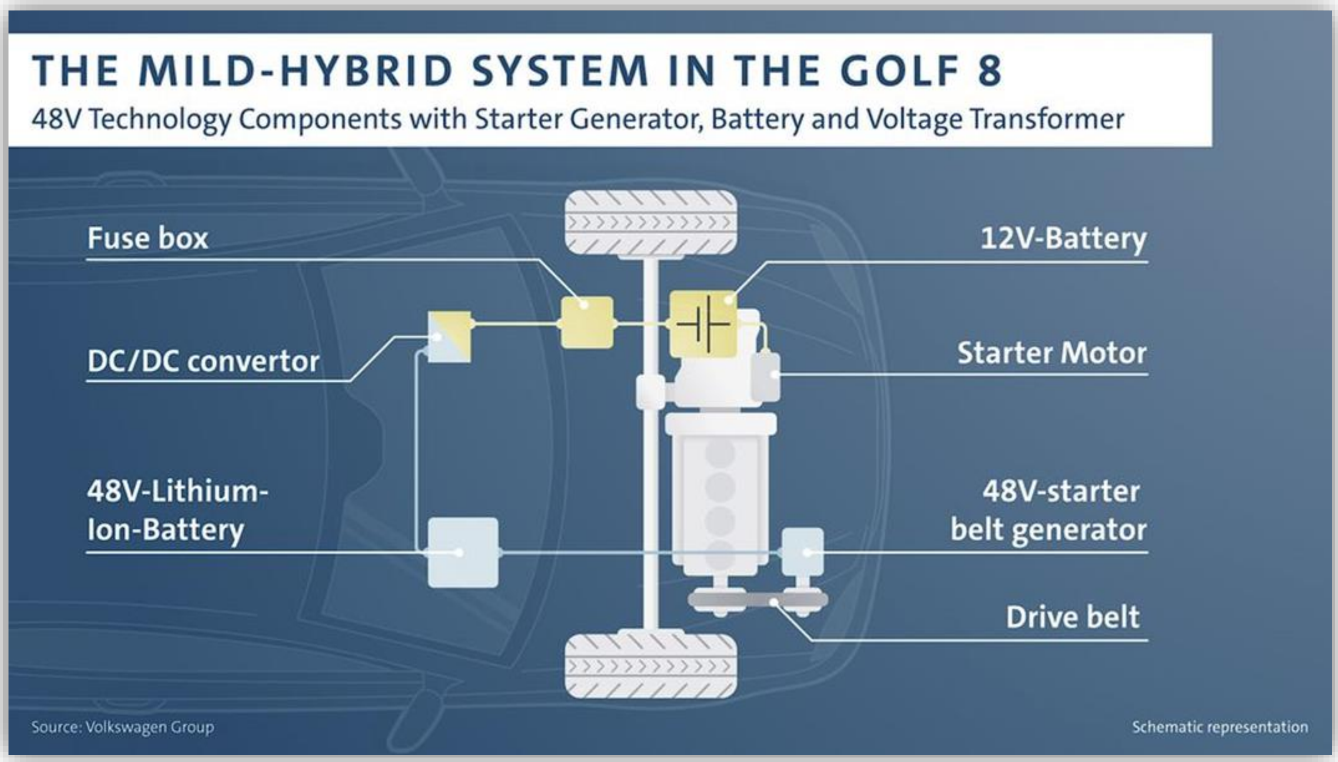
Enligt Volkswagen kan man som bilförare förvänta sig en besparing på runt 0,4 l/100 km under sin vardagskörning. Den siffran ökar sannolikt under stadskörning.

Volkswagens nya lätthybridsystem debuterar på nästa generation Golf, den åttonde i ordningen. Golf 8 premiärvisas i oktober och leveranserna ska inledas i februari nästa år.

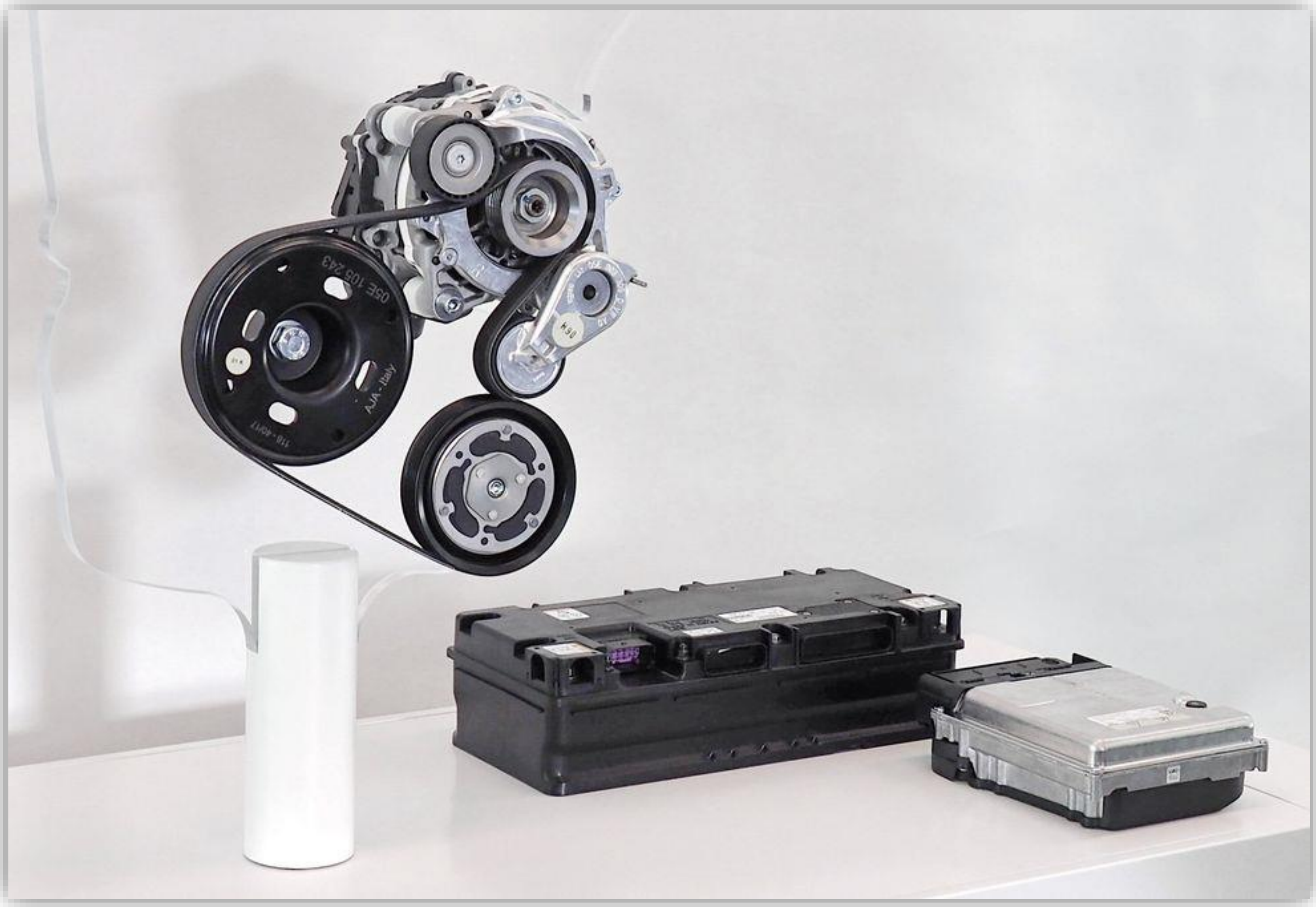
De första motorerna som får BSG-enhet tillhör EA211evo-familjen, TSI 1,0 och 1,5 liter med DSG-låda. Men successivt införs lätthybridsystemen på allt fler motorer och blir så småningom standard.

För att förenkla lätthybridsystemet används ett konventionellt 12V-system i resten av bilen. För att få ner spänningen används en DC/DC-konverter och ett konventionellt 12V-batteri.

Vad systemet kostar och vad konsumenten behöver betala kommuniceras inte. Men det är relativt få extra komponenter som behövs för att skapa en lätthybrid av det här slaget så prispåslaget bör bli rimligt – speciellt med tanke på hur mycket bränsle som går att spara.



Här ser vi att BSG-enheten är kopplad direkt till vevaxeln på motorn. Det gör att elmotorn inte själv kan driva bilen, med motorn avslagen. En nackdel med lätthybriderna, men det går att lösa om man till exempel bygger in elmotorn i transmissionen (automat) och har en koppling mellan vevaxel och elmotor.



Relativt få komponenter behövs, närmare bestämt tre stycken. BSG-enheten upp till vänster, ett litet litiumjonbatteri (i mitten) och DC/DC-konvertern längst till höger. Drivremmen till BSG-enheten används också för att driva kompressorn till luftkonditioneringen (ej med på bild).



Här ser vi hur komponenterna är placerade, rent fysiskt, i bilen. Golf 8 blir först ut hos Volkswagen med lätthybridteknik, men det blir standard i framtiden. Undantaget laddhybriderna, givetvis.



Ungefär så här tror vi att den åttonde generationen VW Golf ser ut.



[Elbilen Volkswagen ID 3 – är den bättre än nya Golf 8?]



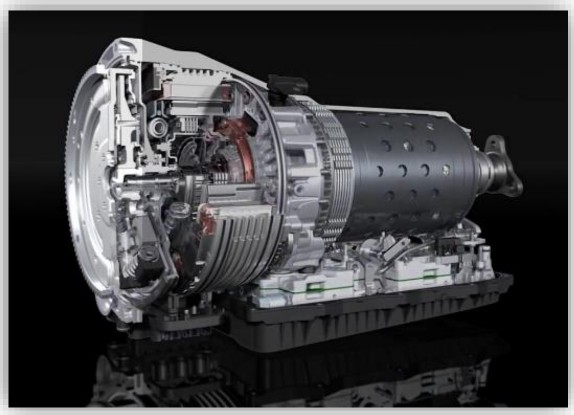
[Volkswagen Golf 8 försenas till februari 2020 – trådlös uppkoppling är potentiell säkerhetsrisk]



[Audi SQ7 TDI – först i världen med elektrisk turbo och 48V]



[Audi inför 48V-elsystem – ökar möjligheterna och sparar bränsle]



[BMW:s nya 48V-teknik ger extra vrid och snåla motorer – blir standard, kommer 2020–2021]



[Audi S6 och S7 får 3,0 V6 TDI med 48V-teknik, 349 hk och 700 Nm]



[Prov: Mercedes C 200 får ett lyft och blir 48V lätthybrid – men känns det premium?]



[Nästa BMW M4 och M3 får 48V-teknik, elektrisk turbo, lätthybrid och +500 hk]

4. Här är interiören hos nya Volkswagen Golf

Peter Klemensberger 16 maj 2019

Premiären för Volkswagen Golf generation åtta närmar sig. Här är en skiss på inredningen som går i skärmarnas tecken.



Volkswagen Golf generation åtta lurar runt hörnet vilket ni som följer oss på teknikensvarld.se inte har kunnat missa. Vi har bland annat visat spionbilder där testbilar rullar på svensk mark (se galleri nedan) och där de står i kön till en hamburgar-restaurang i Tyskland.

I en rapport om Volkswagenkoncernens finanser exponerades en bild på nya Golf. Det rör sig om en skiss på bilens interiör. Bilden visar att Volkswagen väljer skärmarnas väg för modellen. Borta är mittkonsolen med rediga vred som vi känner från dagens Golf – se jämförelsen nedan. Med det skapas en mer horisontell design som frigör yta undertill.

Skärmen framför föraren och skärmen i mitten för infotainmentsystemet tycks hänga ihop med en svängande form, lite som hos nya Volkswagen Touareg (läs vår provkörning av bilen här) om än med mindre skärm i mitten. På ratten ser vi även Volkswagens nya logotyp som gör debut med modellen, även om den redan avslöjats under en fotbollsmatch.

Enligt Volkswagens svenske kommunikationschef Marcus Thomasfolk ska nya Golf visas upp för första gången senare i år och lanseringen sker efter det.

För Automotive News har marknadschefenen Jürgen Stackmann sagt att en lansering kan dröja till efter nyår och premiären inte kommer att ske under Frankfurtsalongen i höst som man först hade planerat. Där ska Volkswagens första elbil byggd på MEB-plattformen visas upp – ID.3. Golf får en egen premiär efter salongen för att ge den dess exklusivitet den är värd, menar Jürgen Stackmann.

GALLERI
Spionbilder på nya Volkswagen Golf
18 bilder

5. BMW M5 Edition 35 Jahre – exklusivitet i 350 exemplar

Mattias Rabe 17 maj 2019

35 år har gått sedan BMW M5 gjorde världen lite snabbare. Det vill BMW uppmärksamma genom att släppa en jubileumsversion av dagens M5 Competition.



För fem år sedan presenterade BMW en specialare vid namn M5 Edition 30 Jahre. Då handlade det om förra M5-generationen som ville belysa att det var 30 år sedan E28 M5 gjorde entré med 286-hästars 3,5-literssexa under huven.

När prestandasedanen från München nu är inne på sin sjätte generation är det också 35 år sedan M5-eran påbörjades (se alla M5:or nedan) och det är dags för ännu en jubileumsutgåva. Föga överraskande har BMW gett modellen namnet M5 Edition 35 Jahre.

BMW M5 Edition 35 Jahre är baserad på M5 Competition, det vill säga den mer muskulösa varianten av F90 M5 som har en 4,4-liters V8 som trissats upp till 625 hästkrafter och 750 newtonmeter (vanliga M5 har 600 hk/750 Nm). 0-100 km/h går på 3,3 sekunder och toppfarten är 305 km/h.

Maskinellt är det alltså inget som gör att jubileumsbilen sticker ut i jämförelse med M5 Competition. I stället har krutet lagts på det estetiska som BMW Individual-gänget fick ansvara för. De lackerade karossen i den matta metallickulören Frozen Dark Grey II och smackade på en uppsättning grafitgrå 20-tumsfälgar som är unika för M5 Edition 35 Jahre. Bromsoken som kramar om de hålborrade kompositskivorna har fått ett lager blanksvart lack för att ackompanjera modellens övriga blanksvarta detaljer. Som tillval finns kolfiberkeramiska skivor, då blir oken guldfärgade.

På utsidan finns inga M5 Edition 35 Jahre-emblem, det gör det däremot på insidan, bland annat på instegslisterna och på mittkonsolen, närmare bestämt på mugghållarlocket, där man även ser vilken bil i serien det handlar om.



Interiört har BMW Individual-teamet valt en mörk profil med svart Merino-läder och beige sömmar, och kontrasterande aluminiumpaneler med guldanodiserad kolfiberstruktur.

Endast 350 exemplar ska byggas med start i september. 35 bilar är vigda för den amerikanska marknaden, 35 för den schweiziska. Hur många som är öronmärkta för exempelvis tyska och svenska marknaderna återstår att se. Något tyskt eller svenskt pris finns inte i nuläget, däremot ett schweiziskt. I det lilla alplandet kostar M5 Edition 35 Jahre från 1 527 000 kronor. Det är 82 000 kronor mer än vad en vanlig M5 Competition kostar i Schweiz. Det ska tilläggas att M5-priserna är ett par hundra lakan högre i Schweiz än i Sverige.

I juli börjar BMW ta emot beställningar.



BMW M5 genom tiderna



BMW M5 E28 1985-1987

E12-generationen fanns aldrig som M5, men M535i (även som E28 innan 1985) anses vara föregångare till M5. E28:ans M5-version hade en 3,5-liters rak sexa på 286 hästkrafter. 0-100 km/h på 6,5 sekunder och toppfart 245 km/h. Vikt 1 430 kg.



BMW M5 E34 1988-1995

Hade från början en 3,5-liters rak sexa på 315 hästkrafter som gjorde 0-100 km/h på 6,3 sekunder. Fick 1992, som år som Touring-versionen kom, en 3,8-litersmaskin på 340 hästkrafter. 0-100 på 5,9 sekunder (6,1 för Touring) och toppade 250 km/h. Vikt 1 650-1 750 kg. Pris i Sverige 1989: 495 000 kronor (690 000 kr för Touring 1993).



BMW M5 E39 1998-2003

Med denna generation lämnade BMW den raka sexan och satsade på en V8 på 4,9 liter som gav 400 hästkrafter. 0-100 km/h på 5,3 sekunder och toppfart 250 km/h. Vikt 1 795 kg. Pris i Sverige 1999: 670 000 kronor.



BMW M5 E60/E61 2005-2010

Även denna generation fanns som både sedan och kombi (Touring), sistnämnda kom 2007. Här satsade BMW på V10-maskin på 5,0 liter som pumpade ur sig 507 hästkrafter. 0-100 km/h på 4,7 sekunder (4,8 för Touring) och toppfart 250 km/h. Vikt 1 855-1 955 kg. Pris i Sverige 2005: 827 000 kronor (879 000 kr för Touring 2007).



BMW M5 F10 2011-2016

Med denna generation återgick BMW till V8:an. 4,4 liter och 560 hästkrafter i standardutförande. Från 2012 fanns Competition Package med 575 hästkrafter och från 2014 ”30 Jahre M5”-jubileumsversionen som hade 600 hästkrafter. 0-100 km/h på 4,3 sekunder (4,2 för Competition Package och 3,9 för ”30 Jahre M5”) och toppfart 250 km/h som kunna justeras upp till 305 km/h. Vikt 1 945 kg. Pris i Sverige 2012: 959 000 kronor.



BMW M5 F90 2017-

Nya generationen som ovanstående artikel handlar om. Återigen en V8 på 4,4 liter, denna gång med 600 hästkrafter redan i standardutförande. Stora nyheten med denna generation är fyrhjulsdrift. 0-100 km/h på 3,4 sekunder och toppfart på 250 km/h som kan höjas till 305 km/h. Vikt: 1 930 kg. Inget svenskt pris i skrivande stund.



GALLERI
BMW M5 Edition 35 Jahre
13 bilder

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

6. BMW Alpina B5 Biturbo Touring – tre snabba från provkörningen

Mattias Rabe 16 maj 2019

Oskar Krüger har flytt landet och befinner sig i Österrike där han sätter tänderna i Alpinas modellprogram. Vi ringer honom och hör om Alpina B5 Biturbo erbjuder något utöver det M5:an innehåller.



Tjena Oskar! En racerbana i Österrike, men det ser inte ut som Red Bull Ring. Var befinner du dig egentligen?
– Jag är på Salzburgring som ligger mittemellan Salzburg och Fuschl am See, byn där Red Bull har sitt huvudkontor.
Hur är nya BMW Alpina B5 Biturbo Touring då?
– Med en V8 på 4,4 liter, 608 hästkrafter och 800 newtonmeter är den åtta hästar över M5 och 50 newtonmeter över M5 Competition. Men den känns inte som en M5, den känns mer som en vanlig 5-serie – bekväm och skön att köra. Men den är snabb som en M5. Jag kör ju kombimodellen som gör 0-100 km/h på 3,7 sekunder. M5 Touring står i detta sammanhang stilla, den finns ju inte.
– Toppfarten på 322 km/h gör den till världens snabbaste kombibil. Sedanen är ännu lite kvickare med 330 km/h.
– V8-ljudet är mysigt. Den som väntar sig något raceraktigt i ljudväg får tänka om. Denna bil är en magnifik Autobahn-kryssare, utan att vara lika ettrig som M5.
– Även interiört känns det mer eller mindre som en vanlig 5-serie. Det enda som man egentligen reagerar på är de blå mätarna och Alpina-emblemen.



Förresten, Bi-Turbo eller Biturbo?

– Ja du, det är frågan. Alpina själva skriver båda varianterna, men på bakluckan står det Biturbo utan bindestreck.

Vad kostar en B5 Biturbo Touring då?

– Oförskämt mycket. Från 1 406 000 kronor. Nöjer du dig med sedanen kostar den dig från 1 367 000 kronor. Förenade Bil i Malmö är ny importör för märket i Sverige.





GALLERI

BMW Alpina B5 Biturbo Touring

8 bilder

ALLT OM BILAR

7. Nya Ford Focus ST Kombi – kraftfull och rymlig

Av Peter Klemensberger Publicerad 17 maj 2019 14:00

Nu har bilderna på nya Ford Focus ST Kombi släppts.



Söker du en Ford i golfklassen och vill ha både kraft och utrymme? Då kanske Ford Focus ST Kombi kan vara något. Nu är den officiell och här är bilderna.

Tidigare i år blev Fords sportiga giv i golfklassen, Focus ST, officiell. Nu presenteras även utförandet med kombikaross. Bilen är framtagen av divisionen Ford Performance och rullas in i saluhallarna under sommaren.

280 hästkrafter

Drivlinemässigt är det samma visa som för femdörrarsversionen som gäller. Maximalt 280 hästkrafter och 520 newtonmeter ur en 2,3-litersmotor kopplad till en sexväxlad manuell låda alternativt en åttaväxlad automatare om du gillar bensin. 190 hästkrafter och 400 newtonmeter ur en motor på två liter kopplad till en sexväxlad manuell låda gäller för dig som är inne på diesel.



När det kommer till koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning är siffrorna 179 g/km och 0,79 l/mil för bensinaren och 125 g/km och 0,48 l/mil för dieselversionen.

Ännu är det bara Ford i Storbritannien som har nämnt prisuppgifter: 30 595 pund för dieselversionen och 33 095 för bensinaren vilket motsvaras av cirka 377 000 respektive 407 300 kronor.

Feber

8. Rolls-Royce har tagit fram en champagne-kista

Av Bobby Green 2019-05-17 kl 18:00

Och Bentley en bok som kostar mer än en Continental GT



Förutom att tillverka flådiga bilar gör Rolls-Royce även andra saker som man kan behöva här i livet. Det senaste för den som har en slant över är denna champagne-kista. Det är en låda med ett chassi i kolfiber och aluminum klätt med ek och svart läder. Självklart pryder Spirit of Ecstasy även utsidan. Insidan döljer ett uppfällbart bord, fyra stycken handblåsta kristallglas och såklart även kylda behållare som du kan förvara champagnen i. Vill man krydda det hela lite extra väljer man till kaviar-kitet som ger dig plats för att kyla fin kaviar. Denna skopar du sedan in i ansiktet med hjälp av någon av de två Mother-of-Pearl-skedarna. Kistan blir din för strax under 50.000 dollar.

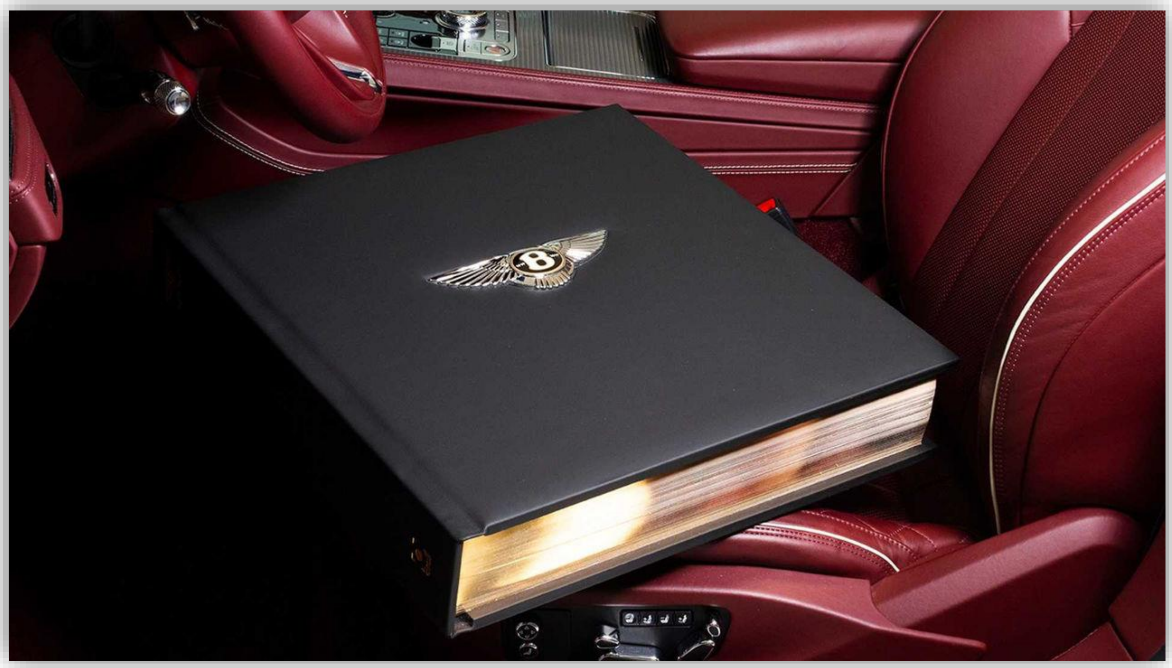
Konkurrenten Bentley har också släppt något nytt, och det är en **bok**. Kanske inte riktigt lika spännande som kistan dock, men väldigt dyr i alla fall. Företaget firar 100 år och det vill man hylla lite extra med denna bok. Här finns bilder och berättelser från då, nu och framtiden.

The Bentley Centenary Opus som boken kallas väger hela 30 kilo så det är en ordentlig pjäs att slänga upp i knät och bläddra i. Endast 500 stycken exemplar kommer att tas fram och priset börjar på 3800 dollar. Men det är för den billigaste som kallas för Centenary Edition. Den är klädd i samma läder som man använder i bilarna och är signerad av designchefen Stefan Sielaff. Vill man ha något ännu mer exklusivt köper man Mulliner Edition som det endast finns 100 stycken av. För den får man istället betala 16.000 dollar. Dessa får istället en signatur från vdn Adrian Hallmark, en bit gummi från den Bentley Speed 8 som vann 24-timmars på Le Mans 2003 och ett handgjort skal som omsluter allt. Men om inte heller detta är nog för dig är det Carat Edition du ska ha. Den kostar 250.000 dollar, mer än en flång ny Continental GT alltså. Endast sju stycken tas fram och som namnet avslöjar är dessa prydda med diamanter på framsidan, 100 karat.

jalopnik.com +



FILM: https://youtu.be/tnLe_DJLTiw





9. Grattis Suburban!

Publicerad 25 maj 2009, **text Klassiker**

I dag när Urban har namnsdag vill vi även fira Suburban! Ett namn som inte bara använts av Chevrolet.



DeSoto Suburban hade längre axelavstånd med plats för minst 8 passagerare, fler om man klämde ihop sig lite...

Suburban (förort eller förstad på engelska) var från början i det närmaste ett namn på en karosstyp som många olika amerikanska biltillverkare använde. Namnet angav i de flesta fallen att bilen var en herrgårdsvagn med fönster byggd på ett chassi från en lätt lastbil.

DeSoto, Dodge, Plymouth, Studebaker och Nash har alla haft en Suburban på programmet. Men sedan 1966 så är det bara GM-märken som använt modellnamnet, förutom Chevrolet och GMC har även australiensiska Holden en kort period tillverkat en Suburban.

Chevrolets första "Carryall-suburban" kom 1935 och GMC-versionen två år senare. Modellens utveckling genom årtiondena är en resa från två till fyra dörrar, från två- till fyrhjulsdrift. Men också från enkel folktransportör till fordon prestigefyllt nog för att användas av den amerikanska presidenten. I tv-serien Sopranos kunde vi se maffiabossen Tony Soprano köra runt i New Jersey i en Suburban av GMT400-generationen.



Även Chevrolet Suburban från 1935 kunde ta uppemot åtta passagerare.



En lite lätt skrämmande bild, men Task Force Suburban som tillverkades 1955-59 har precis som Tri-Chevys 1955-57 blivit populära entusiastbilar.



Generationen som tillverkades mellan 1967 och 1972 har en i bilvärlden ovanlig lösning. Den hade en sidodörr på förarsidan och två på passagerarsidan.



1973 kom äntligen en Suburban med fyra dörrar.
Den här modellen skulle hålla sig kvar ända till 1991.



1992-99 tillverkades den så kallade GMT400-generationen.



Chevrolet Suburban 75th Anniversary Diamond Edition (GMT900) 2010

SLUT